
Praxistest Ford Explorer Plug-in-Hybrid: Rollendes Schweizer Taschenmesser

Von Walther Wuttke, cen

In den USA ist alles eine Nummer größer, und deshalb gilt der Ford Explorer mit seinen rund fünf Metern Länge im Land der angeblich unbegrenzten Möglichkeiten auch nur als mittelgroßer SUV. In Europa sprengt der Zweieinhalb-Tonner hingegen die Dimensionen und ragt mit seinen Abmessungen aus dem Fuhrpark hervor. Drei Monate lang begleitete ein Explorer als Testwagen die Redaktion und zeigte sich dabei als vielseitiges Automobil, als eine Art rollendes Schweizer Taschenmesser für alle erdenklichen Einsatzmöglichkeiten.

In Europa ist der Explorer mit einem Plug-in-Hybridantrieb unterwegs und kombiniert einen Dreiliter-V6-Zylindermotor mit einem Elektroantrieb, was eine Systemleistung von 457 PS ergibt und sich in einen Verbrauch von 3,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer – wenigstens auf dem Prüfstand – übersetzen soll. Als elektrische Reichweite verspricht Ford 42 Kilometer, die sich bei entsprechend angepasster Fahrt auch erreichen lassen. Ist die elektrische Energie aufgebraucht, fährt der Explorer als Vollhybrid weiter, schaltet je nach Bedarf vom Verbrenner- auf den Elektroantrieb, und nach rund 10.000 Kilometern zeigte der Bordcomputer an, dass rund jeder fünfte Kilometer elektrisch zurückgelegt wurde.

Die Abmessungen mögen auf den ersten Blick einschüchtern, wenn der Mensch hinter dem Lenkrad an enge Stadtstraßen oder an viel zu klein dimensionierte Tiefgaragen denkt. Doch Länge und Breite machen den Explorer zu einem klassischen „Drei-Generationen-Auto“, in dem Großeltern, Kinder und Enkel ausreichend Platz finden. Die beiden Sitze hinter der zweiten Sitzreihe sind zwar nicht leicht zu erreichen und zu verlassen, doch nach dem Einfädeln, finden dort auch erwachsene Menschen (bis 1,90 Meter) ausreichend Platz und müssen sich nicht wie bei anderen ähnlich konstruierten Modellen wie Yoga-Experten zusammenfallen.

Die beiden vorderen Sitze sind beheiz- und belüftbar und besitzen eine auf langen Strecken angenehme Massagefunktion. Die Zehngang-Automatik arbeitet unauffällig und findet stets die passende Übersetzung. Der Explorer ist angesichts seiner Abmessungen kein sportlich ausgelegtes SUV, sondern ein angenehmer Menschen-Transporter, der wenn es darauf ankommt, auch lokal ohne Emissionen in Umweltzonen einfahren kann.

Während sich bei anderen Siebensitzern aus europäischer Produktion das Gepäckabteil bei voller Belegung dramatisch reduziert und nur noch Platz für ein paar kleine Taschen übrig lässt, passt beim Explorer problemlos ein Kinderwagen hinter die dritte Reihe. Und wenn der Clan-Chef hinter dem Lenkrad, die Kraft des Familientransporters angesichts der kostbaren "Fracht" nicht bis zum letzten ausreizt, entwickelt der Explorer auch einen eher bescheidenen Benzindurst und begnügt sich mit rund sechs Litern Sprit auf 100 Kilometern. Während der Fahrt trägt die Audioanlage zur Unterhaltung und das Fahrwerk zum komfortablen Reiseerlebnis bei, so dass auch von den hinteren Sitzen keine Klagen aufkommen. Höchstens das „wann sind wir endlich da“, kann auch der Explorer nicht zum Verstummen bringen.

Auf der Autobahn trägt der Tempomat ebenfalls zum entspannten Reisen bei. Der Abstand zum Vorfahrenden wird kontrolliert, und auch die Tempobegrenzungen automatisch eingehalten, so dass die Bemerkung vom Beifahrersitz „schon wieder bist Du zu schnell“ den Familienfrieden nicht trüben kann. Und wenn mal etwas gesucht werden muss, kann der Mensch hinter dem Lenkrad dank der elektronischen Helfer mit beiden Händen (wenigstens eine halbe Minute lang) die Ablagemöglichkeiten durchwühlen. Der

Explorer lenkt sich unterdessen selbst.

Neben seiner Rolle als generationsübergreifender Transporter eignet sich der Ford auch als Vermittler von Bekanntschaften. Angesichts des enormen Laderaums – bei umgeklappter Rückbank erhöht sich das Volumen auf 2274 Liter, lässt sich der Explorer auch als Umzugsvehikel einsetzen. Es ist einfach faszinierend, wie viel Raum zur Verfügung steht. Hinter den beiden Frontsitzen reicht der Raum für komplette Kinderzimmer oder die gerade gekaufte Couch-Landschaft. Die einzige Gefahr besteht dann allerdings darin, dass der Bekanntenkreis mit Transportbedürfnissen zu groß wird, und der gutmütige Explorer-Besitzer irgendwann nicht mehr Herr seiner Zeit ist. Auch vollbeladen lässt sich das SUV problemlos beherrschen und bringt die Fracht sicher ans Ziel. Zur Not lässt sich die Nutzlast noch weiter ausdehnen, und dann entsteht eine ernsthafte Konkurrenz für die Umzugsunternehmen. Als maximale Anhängerlast stehen immerhin 2466 Kilogramm bereit. Da lässt sich schon ein kleiner Haushalt von einem Fleck zum anderen bewegen.

Der Explorer kann aber auch anders. Der gutmütige Riese besitzt immerhin 457 PS, und die setzen den Zweitonner durchaus flott in Bewegung. Zwischen Null und 100 km/h vergehen gerade sechs Sekunden und erst bei Tempo 232 km/h setzt die Physik dem Vorwärtsdrang den Schlusspunkt. Wird die volle Leistung genutzt, entwickelt sich der Explorer zum beherrschenden Element der linken Autobahnspur – was nicht jeder Zeitgenosse sofort begreift. Dabei bleibt der Explorer in der Spur lässt sich auch bei Höchstgeschwindigkeit (die versprochenen 232 km/h werden tatsächlich erreicht) souverän beherrschen, die Bremsen greifen beherzt zu, und das Fahrwerk ist dank der europäischen Techniker auf die etwas zügigere Fahrweise vorbereitet. Allerdings entfernt sich der Spritverbrauch dann deutlich vom WLTP-Normwert und begibt sich jenseits der 13 Liter.

Dieses rollende Schweizer Taschenmesser hat allerdings seinen Preis. Mindestens 76.000 Euro wechseln den Besitzer, wenn die feine Platinum-Version gewählt wird. (aum/ww)

Daten Ford Explorer

Länge x Breite x Höhe (m): 5,06 x 2,28 x 1,78

Radstand (m): 3,02

Antrieb: V6-Benziner, 3000 ccm, Plug-In-Hybrid, Allradantrieb, 10-Gang-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 336 kW / 457 PS bei 5750 U/min

Max. Drehmoment: 555 Nm bei 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,0 Sek.

Elektr. Reichweite: 42 km (WLTP)

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,1 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 71 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2466 kg / max. 694 kg

Kofferraumvolumen: 635–2274 Liter

Max. Anhängelast: 2500 kg

Basispreis: 76.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Explorer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
